

新シルクロード(一带一路)構想と アジアインフラ投資銀行(AIIB)

—インフラ整備や産業振興を通じた 中国の広域経済開発戦略—

篠田 邦彦

●はじめに

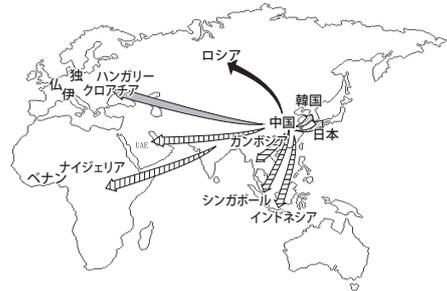
二〇一三年に中国で習近平国家主席が主導する新政権が発足した後、注目される経済政策のひとつとして、「新シルクロード(一带一路)構想」と「アジアインフラ投資銀行(AIIB)」など、

インフラ整備や産業振興を通じた中国の広域経済開発戦略がある。こうした政策が世界から注目を浴びているのは、単に中国国内の経済・産業の振興に寄与する政策であるにとどまらず、近隣諸国との連携強化を通じてユーラシア大陸の地政学に影響をおよぼし、また、欧米諸国中心の国際的な金融秩序に新たな一石を投じる政策であるからである。

新シルクロード経済ベルト



21世紀海上シルクロード



(出典) 中国報道を参考にして筆者作成

筆者は、以前、経済産業省で官民連携インフラ輸出やアジア大洋州との地域協力、

また、二〇一二年に中国に赴任してから石油天然ガス・金属鉱物資源機構(JOGMEC)でエネルギー情勢分析、日中経済協会で日中間の経済交流に携わった経験がある。こうした経験を踏まえて、中国の「新シルクロード構想」や「AIIB構想」の概要、政策の狙い、各国への働きかけ、中国国内での取り組みなどを整理するとともに、最後に日本としてどのように対応すべきか述べることにしたい。

●新シルクロード(一带一路)構想とAIIBの概要

(1)新シルクロード(一带一路)構想

習近平国家主席は、二〇一三年九月に「新シルクロード経済ベルト」構想を提起し、中国政府として初めて大陸間経済協力の一体化のための具体的構想を提示した。また、翌一〇月には「二十一世紀海上シルクロード経済」構想を提起し、地政学的に戦略性と経済・資源開発の可能性が高い中央アジア、東南アジア等の新興国や欧州・アフリカを取り込もうとしている。中国は、この二つのシルクロードを併せて「新シルクロード(一带一路)構想」と呼び、二〇一四年

一月に行われた中央外事工作会議における習近平主席の重要講話や同一二月に行われた中央経済工作会議のコミニケでも言及した。第一に、「新シルクロード経済ベルト」構想は、中国から中央アジア、欧州に至る経済回廊を構築する構想である。二〇一三年九月に習近平国家主席がカザフスタンを訪問した際にこの開発戦略を提起した。具体的には、①現代の条件下、古代シルクロードの旅が残した観念と理念を広める、②中国と中央アジア諸国の鉄道・道路・航空・通信・送電網・エネルギーパイプラインの相互接続を推進し、現代的・多面的・立体的なシルクロードを創造することを提案した。

第二に、「二十一世紀海上シルクロード経済」構想は、中国から東南アジア、インド洋諸島、アフリカ東岸諸国、欧州に至る経済回廊を構築する構想である。二〇一三年一〇月に習近平国家主席がインドネシア国会で行った重要講演のなかで、この開発戦略を提起した。この重要講演で、習首席は、「東南アジア地域は昔から『海のシルクロード』の重要な中核だった。中国はASEAN諸国と海上での

協力を強化し、中国政府が設立した中国ASEAN海上協力基金を活用して、海洋協力のパートナーシップを発展させ、二一世紀の『海のシルクロード』を共同で建設することを願っている。中国はASEAN諸国との各分野の実務協力の拡大を通じて、相互補完をはかり、ASEAN諸国とチャンスを共有し、一緒に挑戦を迎え、

共同の発展、共同の繁栄を実現することを願っている」と提案した。

これら二つのシルクロード構想は、運輸・通信・エネルギー等のインフラ整備を通じて中国と近隣諸国とのコネクティビティを強化することにより、人・モノ・情報・資金等の流れを拡大・加速し、広域の対象地域の経済・産業の振興を図っていくこうとするものである。対象地域は、中国の近隣に位置する東南アジア、南アジア、中央アジアにとどまらず、シルクロードの終点とされる欧州、東アフリカに至るものである。

(2) A I I B 構想

新興市場と発展途上国では、インフラに対する旺盛な資金需要が存在することから、中国は、A I I B やシルクロード基金の設立を主導している。その背景として、

二〇一四年九月現在で三・九兆ドルと世界最大である外貨準備高の運用先の確保やインフラ輸出の指向があるとの指摘もある。

第一に、A I I B については、二〇一三年一〇月、習近平国家主席が東南アジア歴訪時にA I I B 構想を発表した。新興市場と発展途上国のインフラはまだ十分に発展しておらず、融資面で巨大なニーズが存在すること、アジア各国のインフラとその他の生産性分野における投資の支援が必要なことから、アジア地域を対象とした開発金融機関の設立を提唱することとなった。本部は北京に設置する予定であり、資本金は一〇〇〇億ドルとしている。出資比率は各国のGDPが主要なパラメーターであるため、中国が最大出資者となる予定であり、中国は最大で五〇%出資する意向を持っている。今後、二〇一五年中にA I I B に関する協定(Articles of Agreement)の交渉・署名を行い、二〇一五年末までに協定発効(A I I B 設立)および業務開始を目指している。

第二に、中国はシルクロード基金の設立も提案している。二〇一四年一月、習近平国家主席はA P E C 首脳会議と並行して北京で

開催した「相互接続(コネクティビティ)強化に関する対話会議」のなかで、「一带一路(シルクロード経済ベルトと二一世紀の海のシルクロード)」に関する実務協力の強化の必要性を強調し、中国が四〇〇億ドル(約四兆五八〇〇億円)を出資するシルクロード基金の設立を宣言した。会議にはバングラーデシュ、ラオス、モンゴル、ミャンマー、タジキスタン、カンボジア、パキスタン(計七カ国)の首脳ほかが出席した。

●新シルクロード構想とA I I B の戦略的な狙い

(1) 新シルクロード構想

それでは、中国政府が新シルクロード構想とA I I B を推進する具体的な狙いは何だろうか。新シルクロード構想を提案した中央政策研究室の出身で現在、中国国際経済交流センターに勤務するエコノミスト王軍氏のレポートによれば、同構想は、経済・外交・文化・安全保障等の様々な分野において、以下のような具体的な目標を目指すべきとしている⁽¹⁾。

第一に、経済面では、①周辺諸国とのコネクティビティ強化のためのインフラ整備、②貿易経済協

力(推進の仕組み作り、F T A 交渉、国境を越えた経済協力区建設)、③資源エネルギー協力(石油、ガス田、火力・水力・原子力発電所、鉱物資源開発)、④金融協力(A I I B、シルクロード基金、上海協力機構開発銀行およびB R I C s 開発銀行の設置、アジア債券基金の設立、アジア信用制度研究センターの設置、人民元の国際化)、⑤地域発展(中国の東部・中部・西部の協力強化、開放型経済のレベル向上)、⑥新たな開放型経済体制建設(中国を中心とするF T A A P と「新シルクロード構想」地域の経済一体化)、を目指すべきとしている。

第二に、外交面では、シルクロード構想の沿線諸国(特に中国の周辺諸国)との関係深化により、「西進」(上海協力機構加盟国、特に中央アジア諸国との関係強化)、「南下」(A S E A N 諸国との協力拡大)、「北上」(ロシアとの戦略的協力を実現)、「東拓」(中米新型大国関係を構築)といった全方位に拡張する外交布石、グローバルガバナンスの構造における発言権と影響力の向上を目標とすべきとしている。

第三に、文化面では、中華文化

の独特な魅力や現代中国の価値観を広く伝え、教育、文化、観光、体育、衛生、科学技術等の分野における中国と沿線諸国の交流や協力を展開し、国際社会における中国の発言権と影響力を向上し、中国の文化面でのソフトパワーとスマートパワーを高めるべきとしている。

第四に、安全保障面では、軍事分野のほか、情報、災害、食品、航路、環境保全、公衆衛生、国境を超えた犯罪、襲撃テロ等の非伝統的安全保障分野においても、国際協力を展開、新しい地域安全協力枠組みを構築し、国際社会に向けて公共製品やサービスを提供する能力を向上すべきとしている。短期的目標として、中国のエネルギー安全保障の維持、テロ対策戦略のニーズへの対応、中長期目標として、沿線諸国における中国の地政学的優位性の強化、沿線諸国安全保障対話メカニズム、安全協力モード・枠組みを構築することを挙げている。

(2) A I I B 構想

二〇一三年三月に習近平国家主席がA I I Bの設置を提案した際の発言やその他専門家の分析からは以下のような狙いがあるものと

考えられる。

第一に、ASEAN諸国を含む新シルクロード構想の対象地域の発展途上国の道路、鉄道、港湾、情報通信等のインフラ施設の建設を促進するために資金支援を提供し、地域内の経済連携を促進することである。

第二に、インフラ建設等を通じて、アジア諸国の持続可能な経済の安定成長に貢献し、域内の貧困撲滅に寄与することが挙げられる。

第三に、欧米諸国や日本の影響力の強いアジア開発銀行(A D B)や世界銀行とは違った新たな国際開発金融機関を設立することにより、A I I B加盟諸国共通の利益を目指していくことである。

こうしたことから、中国は、新シルクロード構想の下、インフラ整備を通じた経済発展を実現するための金融メカニズムとして、既存のアジア銀行や世界銀行と違い、独自に影響力を行使しやすいA I I Bやシルクロード基金等を設置したものと考えられる。

● 両構想の外交的展開および今後の課題

二〇一三年秋に中国の習近平国家主席が、新シルクロード構想と

A I I B構想を発表してから、様々な外交的な働きかけを通じて各々の構想への賛同国の数を増やしてきた。そのプロセスと現状の課題について以下に述べることにしたい。

(1) 新シルクロード構想

習近平主席や李克強総理は、新シルクロードが通過する国々(東南・中央アジア、欧州等)に対し、本構想は「地域経済統合プロセスの推進」や「アジア諸国を重点に、アジアのコネクティビティを他に先駆けて実現すること」などを目指している旨表明しつつ、賛同を呼びかけてきた。

二〇一三年秋に習近平国家主席が新シルクロード構想を提唱した後、二〇一四年四月のボアオアジアフォーラム、同年九月の上海協力機構首脳会議(ロシア、カザフスタン、キルギス、タジキスタン、ウズベキスタンが参加)、同年一〇月のドイツやロシアとの二国間首脳会議、同年一月に北京で開催したコネクティビティ・パートナーシップ強化対話(バン格拉ダシユ、ラオス、モンゴル、ミャンマー、タジキスタン、カンボジア、パキスタン等が参加)などにおいて、本構想への賛同に向けた働き

かけを首脳レベルで行ってきた。二〇一五年一月二三日付の『上海証券報』によれば、こうした中国の首脳レベルの働きかけにより、新シルクロード構想に、六〇カ国近くの国々が賛同していることが判明したとのことである⁽²⁾。

ただし、今後、新シルクロード構想の実現に当たって、課題も数多く存在する。例えば、新聞報道によれば、新シルクロード経済ベルトの最初の沿線国であるカザフスタンでは、汚職の蔓延や中国との国境沿いの自由貿易地域(F T Z)の開発の遅れなど、シルクロード構想の実現に当たって大きな課題があるという⁽³⁾。また、中国の隣国ミャンマーでは、中国の昆明からインド洋沿岸のチャウピュー(中国が原油・天然ガスパイプライン敷設のため開発した港)へと抜ける鉄道計画が地元住民や市民団体の反対を理由に白紙撤回されたとのニュースもある⁽⁴⁾。新シルクロード構想の実現のためには、もともと中国の政治的影響力拡大をリスク要因と考える周辺諸国において、こうした課題を相手国と相談しながら解決していくことが必要になる。

(2) A I I B 構想

二〇一三年一〇月に習近平国家主席がA I I Bの設立に向けたイニシアティブを表明した後、二〇一四年一月以降、中国はアジア・中東各国との事務レベル協議を順次開催し、同年一〇月二四日北京にて、中国を含むアジア・中東の二一カ国が、A I I Bの枠組みに関する政府間覚書(MOU)に署名した。その後、東南アジア、南アジア、中央アジア、中近東の発展途上国を中心に参加意向を示す国が増加した。そして創設メンバーとして参加できる期限の三月末の直前に、イギリス、ドイツ、フランスなど欧州の先進国、韓国、オーストラリアなどアジアの先進国、ロシア、ブラジルなどの新興国が相次いで参加を表明し、参加国は四六カ国まで拡大した(三月三一日現在)。他方、アメリカ、日本は三月末の時点ではA I I Bへの参加は表明していない。出資比率等からみた中国の過大な影響力、既存の世界銀行・アジア開発銀行との競合、新たに設置されるA I I Bのガバナンスへの懸念などが背景にあるとみられる。

アジアの持続可能な経済発展に必要なインフラ整備の龐大な資金

需要に对应していくためには、既存の世界銀行・アジア開発銀行や二国間ODAによる資金供与だけでは不十分であり、A I I Bのような新たな公的資金の出し手の登場や民間資金を活用したPPP(官民連携パートナーシップ)プロジェクトの推進が必要である点は明白である。他方、前述のように先進国が抱く懸念を払しょくすべく、A I I B設置に当たっては公平性、透明性を確保したガバナンスを実現していくことが重要な課題となっている。

● 中国内陸部・沿岸部での取組

新シルクロード構想に関しては、シルクロードの起点とされる中国の内陸部、沿岸部も経済・産業の振興に与かることになる。例えば、「新シルクロード経済ベルト」構想は、中国の西北部(新疆ウイグル自治区、青海省、寧夏回族自治区、甘肅省、陝西省)と西南部(四川省、重慶市、雲南省、広西チワン族自治区)を含む内陸部、「二一世紀海上シルクロード経済」構想は、中国の沿岸部(江蘇省、浙江省、広東省、福建省、海南省)が関連地域となっている。

筆者は、二〇一四年の後半から、

二〇一五年の始めにかけて福建省、雲南省、四川省を別々に訪問し、地方政府の関係者と意見交換を行った。物流・電力・工業団地のインフラ設備を視察したりする機会があった。前記三省において、新シルクロード構想を梃にして経済開発を進めるうえで、①物流インフラの整備を中心に周辺国・地域との連結性を強化、②経済開発区・試験区の整備や国際博覧会の開催により国内外からの投資を誘致、③日系企業にもインフラ整備や製造業・サービス業の投資での協力を要望、といった点が共通していたが、詳細は以下のとおりである。

(1) 福建省

二〇一四年一月に福建省の福州、平潭島を訪問した際に、福建省政府や平潭総合実験区の関係者から、以下のような話があった。福建省としては、海のシルクロード構想を活用して、海外や台湾と長江デルタ、珠江デルタを結び節点として今後発展の方向を探っている様子がかがえた。

*福建省は唐の時代から海のシルクロードの起点となり対岸に位置する台湾との経済交流が盛ん



平潭総合実験区(フェリー埠頭、筆者撮影)

で、同省出身の華僑がアジアを中心に海外で活躍するなど海外との貿易・投資や人的交流が盛んな地域である。

*最近、中国政府が打ち出した海のシルクロード構想や台湾との交流強化をばねに、今後福建省としても経済発展を進めていきたい。特に、福州に近い平潭島に、上海貿易自由試験区と同様の平潭総合実験区を設置し、今後、台湾や海外との交流を拡大し、投資を誘致したいと考えている。

*毎年、廈門市で開催する国際投資貿易商談会は、中国が世界各

国からの投資を誘致するプラットフォームとなる国際会議であり、日本からの参加を期待している。

福建省への訪問時には、平潭綜合実験区への視察を行ったが、同実験区への外資誘致のため、投資ネガティブリストや税制上の優遇措置が導入されるとともに、道路・港湾や税関・免税店等のインフラも整備されつつあった。今後は、国内外からの投資を誘致し製造業やサービス業の集積を形成していくことが課題であり、台湾企業と日本企業が連携して投資を進めてほしいとの要望も出された。

(2)雲南省

二〇一四年一月末に雲南省の昆明、西双版纳を訪問した際に、雲南省政府や西双版纳州の関係者から、以下のような説明があった。雲南省としては、従来のアジア開発銀行主導の大メコン流域圏開発(GMS)等の枠組みに加え、新たに新シルクロード構想を活用して、メコン諸国や南アジアとの連携を強化し、地域経済の発展に役立てていくこうとしていた。

*雲南省は、ベトナム、ラオス、ミャンマーと国境を接し、東南アジア、南アジアへのゲート

ウェイとして経済・産業を発展させることを目指している。そのため、道路、鉄道、空港、電力、油・ガスパイプライン等のインフラ整備を急速に進めている。

*二〇一二年に東南アジア・南アジアの玄関口となる昆明新国際空港を完成させ、将来的に国際貨物のハブ空港として機能させていく計画である。また、昆明(タイ・バンコクを結ぶ国境を跨ぐ国際道路の完成によって、同区間は二四時間での陸上輸送が可能となり、物流効率は大大幅に改善した。昆明とハノイも高速道路の整備により八時間での輸送が可能であり、雲南省の騰冲からミャンマーのカチン州を経由してインドのアッサム州(レド)に至る南アジアへの陸路ルートもある。二〇一五年には、昆明からラオス、タイを結ぶ高速鉄道の建設も着工予定である。

*インフラ整備に加えて、昆明を中心とする産業開発区の設置や中国・南アジア国際博覧会の開催等により、外資企業の進出を進めていきたい。日本も具体的なインフラ整備案件に関心があれば教えてほしい。また、二〇

一五年六月中旬の中国・南アジア国際博覧会は、中国に進出する日系企業が東南アジアや南アジアの企業とのビジネス交流を行う重要な機会であるので、是非とも参加してほしい。

また、雲南省最南端の西双版纳州では、中国とラオス、ミャンマー、タイを結ぶ南北回廊の要所である景洪市から陸上輸送の国境の町(磨憨)とメコン川を利用した水上輸送の国境の町(関累港)を訪問する機会があった。中国とタイ・ラオスとの間では、中国から電子製品、機械、果物(リンゴ)、切り花、果物を輸出し、タイからコメや熱帯産品(果物)、ラオスから木材や農産物を輸入する国境貿易が盛んであった。特に二〇一三年一二月にタイのチェンコンとラオスのフェイサイを結ぶメコン架橋が完成してから陸上輸送の利便性が高まり、磨憨では年間二二〇万トンの貿易取引が行われているとのことであった。他方、メコン川を経由する水上輸送については、乾季の水量が少ないため三〇〇トン程度の貨物船のみ航行可能であり、年間で一〇〜一五万トン程度の貿易取引が行われているとのことであった。

(3)四川省

二〇一五年二月に四川省に出張し、四川省政府の幹部との意見交換を行った際に、先方から以下のような話があった。四川省としては、今後、新シルクロード構想や長江ベルト構想を活用して、中国の長江デルタ、中央アジア、東南アジア・南アジアを結ぶ結節点として、経済・産業の発展を実現していくこうとの意気込みが感じられた。

*四川省は、中国政府の内陸部開発、長江ベルト開発、新シルクロード構想といった広域開発構想に沿って、省内の経済・産業の発展を実現していきたい。四川省自身が、直接、中国の周辺国と国境を接しているわけでは



中国とラオスの国境の町(磨憨、筆者撮影)

ないが、内陸部の戦略的な中心地に位置し、工業発展や経済連携のハブになることができる。

*中国の周辺国との間でも、物流、貿易取引、人的交流など積極的に進めていく予定であり、そのためのインフラ整備を進めたい。雲南省等を通じて東南アジアや南アジアと結ぶ道路・鉄道等のインフラの開発を進め、また、成都から欧州への貨物列車も運行を始めており、こうしたルートを通じた交流が拡大していく見込みである。四川省の農産物の輸出や企業の海外進出、また、海外の企業の四川省への投資拡大を期待している。

*二〇一五年は、新シルクロード構想の実施元年であり、中央政府が中心となって、各省の特長や優位性を活かした具体的な開発計画の調整・策定を進めようとしている。日本との間でも、新シルクロード構想で協力できることがあれば、一緒に進めていきたい。

●日本への影響および対応

(1)日本の取り組み

アジアを中心とするインフラ整備に関しては、日本として、中国

に先駆けて広域の経済回廊開発、ODAや民間資金を活用したインフラ整備というアプローチをとってきた。具体的には、筆者が経済産業省で資金協力の仕事に携わっていた二〇〇八年頃から、ASEANを中心としたアジア総合開発計画(CADP)やASEANコネクティビティ・マスタープラン(MPAC)、インドシナ半島で日メコン経済産業協力イニシアティブ(MJICI)、インドネシアでインドネシア経済開発回廊(IEDC)、インドでデリー・ムンバイ産業回廊(DMIC)など広域経済回廊の開発を支援した。また、リーマンショックによる金融危機を契機として、二〇〇九年に日本政府として、アジアを中心に最大二兆円(約二〇〇億ドル)規模のODAの供与をコミットした。さらには、アジアでの膨大なインフラ需要を日本のODAだけで賄いきれないので、民間資金を活用したPPPによるインフラ整備を進めるため、JICAの海外投融資の再開や、その他、JBIC、NEXIの融資・保険制度の改革を進めてきた。

こうした広域経済開発の取り組みは、まずはアジア地域で多くの

日系企業が進出する国・地域で、インフラのユーザーである製造業・サービス業を中心とする広域なサプライチェーンを強化することが狙いであった。発電所・港湾・空港・工業団地などの産業インフラや都市鉄道・道路・上下水道・住宅等の都市インフラを整備することにより、各国のハブ都市の産業集積を進めるとともに、高速鉄道、高速道路、橋梁、送電線などハブ都市の間を結ぶスポークとなるインフラ整備を進めることにより、企業のサプライチェーン強化も視野に入れた広域の経済・産業振興を進めようとした。同時に、こうした取り組みにおいて、インフラのサプライヤーである我が国の商社、インフラ機器、コンサルタント等が環境面、安全・安心面で優れた我が国の技術を輸出し、設計・調達・建設(EPCC)だけでなく、運営・管理(O&M)においても積極的に関与していくことが狙いとされた。

(2)日本への影響

ここでは新シルクロード構想やAIBの日本への影響を、インフラのユーザー、サプライヤー、ファイナンス、地政学的観点の四つの視点から考えてみたい。

第一に、インフラのユーザー産業(製造業、サービス業)からみた場合には、日系企業の主要な進出先であるアジアにおいて、製造業・サービス産業の利用する産業・都市インフラが整備され、投資環境の改善が進んでいくことは望ましいことである。特に、日中両国が重点対象地域としているASEAN諸国において、両国によるインフラ整備が進んでいくことは経済的な相乗効果(シナジー)を持つものと考えられる。例えば、メコン地域の広域開発で、日本は東西回廊や南部回廊、中国が南北回廊、また、ミャンマーの港湾開発で、日本がティワラとダウエイ、中国がチャウピユなど、それぞれ

の国の産業のサプライチェーンの形態を踏まえて分業できれば効率性は増すだろう。他方、南アジアでは、日本はインド、中国はパキスタンと重点国が分かれており、また、中央アジアでは、陸路のコネクティビティ強化を進める中国に地の利がある。こうした国・地域では日中間で相互補完的にインフラ整備を進め、結果として両国企業のサプライチェーンの強化につながるような広域の地域開発が進展するのであれば望ましい。

第二に、インフラのサプライヤー産業(商社、機器、コンサル等)からみた場合には、今後、両国企業の間で競争が激化していくものとみられる。例えば、インドネシアの二〇一〇年五〇九年の第一次電源開発促進プログラム(クラッシュ・プログラム)で、主として中国企業が石炭火力発電所の整備を落札したが、資金調達の遅れと工期延期が問題化し、第二次プログラムでは、日系企業がより多く採用されることになった。また、最近では、タイの南北を結ぶ高速鉄道の建設受注に向けて日中企業が競争を激化させている。これまで、高い技術水準が求められる案件は日本、汎用技術でコスト競争力が求められる案件は中国といった棲み分けがなされてきたが、今後は、高速鉄道、高効率火力発電など高い技術が必要とされる案件についても中国企業の参入が増えていくだろう。

第三に、ファイナンスからみた場合に、A I I Bやシルクロード基金が、既存の開発金融機関(世界銀行、アジア開発銀行)や二国間ODA等では十分に対応しきれないインフラ整備の資金需要を賄うことが期待される一方、開発金

融機関として、公正なガバナンス、客観性のある案件選定、適正なリスク管理等について一定の規律や透明性が確保されるかどうか心配される。例えば、環境面で厳格な条件を設定しない融資・出資は、環境・地域コミュニティ等の関係で大きな問題をもたらす。債務持続性を無視した貸付を行うことは被援助国のモラルハザードにつながる。A I I Bやシルクロード資金の主要な出資国である中国は、OECDでのステータスはオプザバーであり、輸出信用や環境に関するガイドラインを遵守する義務を課されていないことも気にかかる。

第四に、中国が周辺諸国や沿線諸国に対して経済分野の協力を進めるだけでなく、外交、安全保障といった様々な分野で影響力を過度に拡大させた場合に、当該諸国や日米欧等の先進国との間で地政学的な観点から摩擦が生じるリスクがある。ミャンマーなどの近隣諸国で、中国企業が環境問題や地域コミュニティとの関係で十分な配慮をしないまま開発を進めたため、一部のインフラやエネルギープロジェクトが中断・中止に追い込まれた例がある。また、イン

ドの近隣に位置するバングラデシュ、スリランカ、パキスタンにおける中国による港湾・空港の拠点整備などは、「真珠の首飾り」戦略と呼ばれ、インドから軍事利権を懸念する声が出されたり、日本が中東から原油・天然ガスを輸入する際のシーレーン確保に影響があるのではないかと指摘されることもある⁽⁵⁾。

(3) 日本としての対応

それでは、日本としてはどのように対応すればいいのか、日本のインフラ輸出戦略、開発金融の規律強化、中国との第三国協力といった三点から述べていきたい。

第一に、アジアを中心としてインフラ整備に対する膨大な資金需要があるなかで、日本としては、相手国の経済・産業の発展に寄与すると同時に、日本のインフラ・ユーザー企業(製造業・サービス等)やサプライヤー企業(商社・機器、コンサル等)に裨益する優先順位の高い案件の開発を優先的に進めていくべきである。そのためには、アジア開発銀行やERIA(東アジア・ASEAN経済研究センター)と連携したアジア総合開発計画(CADP)の策定・実施、相手国との戦略的パ

トナーシップの強化や広域開発計画の策定、ODAや民間資金を活用した二国間支援の強化等の取り組みを積極的に進めていく必要がある。

第二に、新たに創設されるA I I Bが開発金融機関として公平性、透明性を確保したガバナンスを実現できることが必要である。例えば、A I I Bの設立に当たって、環境アセスメント、調達ルール、リスク管理等について、既存の開発金融機関や国際機関が策定したガイドラインを参考にして、こうしたベストプラクティスが遵守されるよう欧米諸国と連携しながら、G 20等の国際会議で働きかけるといった選択肢が考えられる。筆者も先日、北京に駐在する国際開発金融機関の職員と話をする機会があったが、「中国のA I I B設立に当たっては、既存の国際機関で標準となっているガバナンスを確保できるかどうか注目しており、中国政府から求めがあれば、能力構築支援(キャパシティビルディング)を行っていきたい」という趣旨の発言があった。

第三に、アジアの第三国のインフラ整備案件で、日中両国に裨益するような案件があれば協力する

ことが考えられる。前述のとおり、筆者が中国の内陸部や沿岸部の省を訪問した際に、新シルクロード構想に関連して、日本として関心のある案件があれば、是非とも協力してほしいとの要望が多く出された。また、海外のインフラ整備の案件についても中国から価格競争力の高い汎用品を調達し、日本の優れた工程・運営管理能力を活用したような案件の開発が今後増えてくるかもしれない。筆者が、先日四川省を訪問した際に、中国の大手重電メーカーである東方電気の本社を訪問する機会があったが、すでに日本の重電メーカーと技術提携してライセンス生産を行い、また、日本の商社と提携してアジア諸国で発電事業を進めているとの話であった。

●おわりに

中国のシルクロード構想やAIB設置から生じる外交・安全保障面を中心とする地政学的なリスクに対して日本としてどのように対応するかという論点については、日本のアジア、中近東、アフリカ、欧州に対する外交・安全保障政策にまで及ぶ話であり、本稿の扱うべき範囲を大きく超えることになる。

ただし、本稿の最後に強調したい点としては、「中国と日本は隣国であり、政治・安全保障面で摩擦が生じることもあるが、貿易・投資・観光等の経済面で相互に依存しており、日中両国がアジアおよび世界に共に貢献するなかで、お互いに共通利益を拡大していくような戦略的互惠関係を更に発展させていく必要がある」ということである。日中以外の第三国において、両国がやみくもに経済的な影響力を拡大させるような競争をすべきではない。逆に、支援対象国や日中両国を利するような広域経済開発構想や個別のインフラ案件があれば、ケースバイケースでは々々々々を判断しつつ、ともに協力して進めていくべきではないかと考える。

先日、筆者が勤務する日中経済協会北京事務所が開催したセミナーで中国の有識者から、「日本は一九八〇年代から中国へ投資を拡大してきたが、日系企業は、①最初に中国の人的費安に着目して輸出加工産業に投資し、②次に中国の内需拡大に着目して、国内市場向け製造業・サービス業にシフトし、③今後は、効率性に着目して、中国企業と一緒に日本や第三

国の市場をターゲットとするビジネスを拡大することが必要であり、新シルクロード構想にも参加してほしい」との問題提起があった。また、最近の日中企業のビジネス協力では、日本の伊藤忠商事とタイのCPグループが共同で中国の中信集団に出資して、今後、これら企業が協力してアジア向けビジネスの拡大を目指すという事例も出ている⁽⁶⁾。

このように日中両国の企業が協力してアジアでのビジネス拡大を進めることが、日中間の経済相互依存関係を深化させ、ひいては両国の政治・安全保障にも好影響を与えていくのではなからうか。そうした民間企業間の協力を日中両国政府として促進していくことが今後の重要な課題のひとつではないかと考える。

(しのだ)くにひこ／アジア経済研究所海外研究員、日中経済協会北京事務所長

《注》

- (1) 王軍「『一带一路』戦略的多重目標」『上海証券報』二〇一五年二月五日 http://finance.jfeng.com/a/20150205/13483518_0.shtml。
- (2) 「『一带一路』戦略、60カ国が

参与」(チャイナネット、二〇一五年一月三日 http://japanese1.china.org.cn/politics/text/2015-01/23/content_34637470.htm)。

- (3) 「中国のシルクロード構想に期待するカザフスタン」(*The Economist* 二〇一四年一月一日 <http://business.nikkei.co.jp/article/report/20141118/273968/?P=1>)。
- (4) 「ミャンマー、中国離れ 鉄道・ダムを凍結」(朝日新聞デジタル、二〇一四年八月二〇日 <http://www.asahi.com/articles/DAS11307523.html>)。

- (5) 「中国「真珠の首飾り」戦略】軍港化への布石? インド洋周辺港湾整備、真意めぐり疑心暗鬼」(共同通信、二〇一三年九月二二日 <http://www.47news.jp/47topics/e/245847.php>)。
- (6) 「伊藤忠・CP、日タイ中連合でアジア開拓 CITICに出資を正式発表」(日本経済新聞)二〇一五年一月二二日 http://www.nikkei.com/article/DGXLASDX20HIR_Q5A120CIFFE000/。